L'atterrage de Jean Cabot

au continent américain

en 1497

par

Henry Harrisse

Mémoire lu à la Société royale des sciences de Gœttingue dans sa séance du 30 Octobre 1897 et extrait de ses *Nachrichten*

GŒTTINGUE
Imprimerie de l'Université
W. Fr. Kaestner, Imprimeur
1897.

L'atterrage de Jean Cabot

au continent américain

en 1497

par

Henry Harrisse

Mémoire lu à la Société royale des sciences de Gœttingue dans sa séance du 30 Octobre 1897 et extrait de ses *Nachrichten*

GŒTTINGUE
Imprimerie de l'Université
W. Fr. Kaestner, Imprimeur
1897.

L'atterrage de Cabot au continent américain.

Par

Henry Harrisse.
(Paris.)

Vorgelegt in der Sitzung vom 30. October 1897.

I.

La question de déterminer le point exact où Jean Cabot aperçut pour la première fois les côtes de l'Amérique du Nord en 1497, continue à préoccuper les historiens de la Géographie. On se croirait reporté à l'époque où ils discutaient avec acharnement, mais avec aussi peu de succès, le problème de l'atterrage de Christophe Colomb aux îles Lucayes. Nous avons encore moins de données pour Cabot que pour le grand navigateur génois, et tout porte à croire que ces deux importantes questions ne seront jamais résolues. Il importe néanmoins de prendre note des efforts tentés pour y arriver.

Selon les plus anciennes cartes connues et en considérant, comme on le doit, que l'inscription: *Mar descubierta por jnglese* et les légendes analogues se rapportent aux entreprises transatlantiques de Jean Cabot, l'atterrage de ce navigateur au continent américain se fit dans une partie très septentrionale, correspondant à ce que nous appelons et à ce qu'on appela alors Le Labrador, ou la Terre du Laboureur.

Nous avons d'abord le planisphère de Juan de la Cosa, construit au Puerto de Santa Maria, entre avril et octobre 1500, à une époque où l'Angleterre n'avait pas encore envoyé d'autres expéditions dans ces contrées que celles de Jean Cabot (1497 et 1498). Les éléments, pour l'Amérique du nord semblent provenir de la carte même de Cabot que possédait Pedro de Ayala, un des deux ambassadeurs des Rois Catholiques à Londres, et

qu'au 25 juillet 1498 il comptait[1] leur envoyer. Dans le planisphère de La Cosa une vaste étendue de côtes de la terre ferme est émaillée de pavillons anglais au nord, se prolongeant jusqu'en sa partie la plus orientale, avec une légende et des noms, commençant à l'est par *Cauo de inglaterra*, et se terminant à l'ouest par *Mar descubierta por inglese*, dans une longitude qu'il est impossible de déterminer bien que placée dans l'axe des petites Antilles.

Vient maintenant la carte faite à Séville et envoyée en 1527 par Robert Thorne au Dr. Lee, ambassadeur d'Angleterre. Elle porte, en bordure d'une terre située entre le 50° et le 65° de latitude nord, et dénommée *Nova terra laboratorum dicta*, la légende *Terra hæc ab Anglis primum fuit inventa.*

Ensuite, il y a la mappemonde construite par Diego Ribeiro en 1529, dans laquelle sur une terre qui s'étend du 56° au 61° de latitude nord se lit: *Tierra del laborador. Esta tierra descubrieron los Ingleses.* Sur une autre carte dudit Ribeiro, également datée de 1529, il a inscrit au même lieu: *Tierra del Labrador laqual descubrieron los Ingleses de la villa de Bristol.* Il en est de même de la carte de Wolfenbüttel, dressée apparemment à Séville vers 1530.

C'est donc bien au Labrador que les cartographes de l'époque plaçaient l'atterrage de Jean Cabot.

II.

Il parait que les Anglais considéraient néanmoins l'île de Terre-Neuve comme le lieu où Cabot était venu atterrir; mais nous ne croyons pas que cette opinion soit antérieure au XVIIe siècle. En tout cas, la première carte, à notre connaissance, qui inscrit l'atterrage de Cabot sur un point de l'île de Terre-Neuve, ne remonte qu'à l'année 1617 (carte de Mason). La croyance est

1. Sir Clements Markham se trompe lorsqu'il dit positivement que Pedro de Ayala «mentions in his despatch of July 25, 1498, that the chart *had been sent to Spain*». (*Geographical Journal*, vol. IX, N° 6, p. 607). Voici le texte relevé sur la copie même qu'en a fait Bergenroth à Simancas: «Porque creo V. A. ya tendra aviso de todo lo [. . . . .] y asymismo al carta o mapa mundi que este ha fecho, yo no la enbio agora, que aqui la ay». Il y a évidemment une lacune après «todo lo», et plus bas il faut lire, selon nous, «[aun] que aqui la hay» et traduire la phrase ainsi: «Parce que je crois que V. A. ont déjà connaissance de tout ce qui . . . . et quant à la carte ou mappemonde que celui-ci [Cabot] a faite, je ne vous l'envoie pas maintenant, *quoique je l'aie ici*».

évidemment dérivée des termes employés dans les actes de Henry VII pour désigner les pays découverts par Cabot en 1497. La récompense de 10 livres sterling du 10 octobre de cette année est accordée «to hym that founde the new ile». Les lettres-patentes de 1498 portent: «Lande and iles of late found». Les prêts faits par le roi d'Angleterre le 1er avril 1498 à Thirkill, Bradley et Carter ont pour motif l'intention de ces derniers de se rendre à «the new ile». Enfin dans un acte du 24 septembre 1502, il est fait mention de marcnands qui sont allés «in the Newe founde Lande».

Les partisans de cet atterrage sont le jouet d'une illusion produite par le mot «ile». Ils ignorent que ni Jean Cabot ni beaucoup de ceux qui suivirent ses traces *ne surent jamais que Terre-Neuve est une île.* Durant près d'un demi-siècle elle resta soudée au continent dans toutes les cartes. Jean Ruysch, par exemple, qui plusieurs années après la découverte visita ces régions sur un navire anglais, ne la sépare pas de la terre-ferme dans sa célèbre mappemonde de 1507, et ne la désigne qu'en ces termes: «qui peninsulæ Terra Nova vocatæ». Et c'est bien de notre Terre-Neuve dont-il s'agit, car ses contours sont empruntés à quelque carte lusitanienne, dont une, pour ne citer que la plus ancienne portant cette désignation, c'est à dire la carte dite de King, y inscrit le *Capo rasso.*

Les cartes de Ribeiro de 1529 et celle de Viegas de 1534, ignorent aussi que Terre-Neuve est entourée d'eau de tous côtés. Enfin, ce n'est qu'à la suite des découvertes de Jacques Cartier qui, en franchissant le détroit de Belle-Isle, reconnut la véritable configuration de Terre-Neuve, que les cartographes se décidèrent à la détacher du continent.

Ceux qui adoptent Terre-Neuve comme atterrage en 1497, prétendent même fixer le point précis, au Cap Bonavista, et en s'appuyant sur des raisons bien peu scientifiques. La première est que la carte de Mason (1617) et celle de Du Pont (1625, ms.) le disent. Est-ce parce qu'elles ont été dressées par des Anglais? Si c'est un argument, alors que penser de la fameuse *New Map* de Molyneux (ou d'Edward Wright), également anglaise, gravée avant 1600, et où se lit, en travers du Labrador: *This land was discovered by Iohn Sebastian Cabot for Kinge Henry ye 7, 1497?* Et les mappemondes construites par les cartographes officiels de la couronne de Castille, qui quatre vingts ans auparavant et du vivant de Sébastien Cabot, pilote-major d'Espagne et leur chef,

placent de même cet atterrage au Labrador, n'auraient elles aucune portée dans la question?

Ils invoquent ensuite une prétendue «tradition constante». Or ce pays ne fut habité que cent ans après la découverte; tous les Indiens moururent, leur langage même disparut, et ils n'éprouvèrent jamais pour les Européens que de l'aversion (Dawson). Il ne suffit pas que des habitants, quatre siècles depuis l'événement et poussé par l'amour-propre de clocher (la plaie des études historiques!) viennent formuler une assertion en invoquant à l'appui uniquement «la tradition». L'existence de cette «tradition» et surtout d'une «tradition constante», exige d'être démontrée. Jean Cabot dit lui-même n'avoir pas rencontré un seul habitant au cours de son voyage de 1497: «non a visto persona alguna (Pasqualigo)». Qui donc a recueilli cette prétendue tradition, qui l'a transmise, et comment alors que le pays était encore inhabité; enfin, où en est-il question dans le folk-lore ou dans les anciens écrits?

Un des nouveaux convertis à cet atterrage si problématique, sir Clements Markham, président de la Société royale anglaise de Géographie, qui naguère avait défendu avec énergie l'Ile du Cap-Breton comme premier point d'arrivée de Jean Cabot en 1497, a cru devoir renforcer cette opinion par des considérations techniques: «L'Ouest magnétique, dit-il, dût être en réalité lors de ce voyage, l'Ouest par $S^1/_2$ S. Le même trajet dans la direction du Sud causé par la variation de la boussole qui conduisit Colomb à Guanahani, aurait conduit Cabot à la baie de Bonavista».

D'abord sir Clements omet de donner la longitude où Cabot a commencé à gouverner vers l'Ouest magnétique. Cela est très important car il n'est pas permis de dire que *telle* route de ce genre conduit à *tel* point, si on ne sait pas d'où part la dite route. Il se contente d'affirmer que ce point de départ fut «vers le parallèle de Blacksod», ce qui rend ce point de départ tout aussi indéterminé. Il en serait autrement si la route *réelle* de Cabot avait été suivant un parallèle à l'*Ouest du Monde.* Dans ce cas, la donnée de la longitude serait inutile pour déterminer où cette route l'aurait conduit. Mais il n'en est pas ainsi, puisque sir Clements Markham fait intervenir explicitement la variation magnétique et que Cabot est supposé avoir suivi l'*Ouest magnétique* au lieu de l'*Ouest du Monde.*

Le savant géographe dit ensuite, — à l'imitation d'un confrère dont nous examinerons tout à l'heure le travail —, qu'après avoir passé le méridien des Açores la variation magnétique a dû

être à l'Ouest, et égale à Ouest par S¹/₂ S (16° 52′ O). Et d'abord, qu'en sait-il? La ligne d'égale variation de 16° 52′ O du temps de Cabot est-elle déterminée? Même, en supposant que cette assertion fut exacte, que fait-on de la route réellement suivie par Cabot avant d'atteindre le méridien des Açores? Cette partie de sa route totale est cependant, indispensable à connaître si on veut savoir en quel point du méridien des Açores sa route réelle fut l'Ouest par S¹/₂ S, afin de pouvoir connaître où cette dernière route l'a fait atterrir sur la côte du continent américain.

La même déviation vers le Sud («the same amount of southing») dont parle sir Clements Markham se refère sans aucun doute à l'écart angulaire total, causé par la variation magnétique, sur la route totale de Colomb et non pas au «southing» des trois jours employés par Colomb à l'O S O magnétique, lequel «southing» fut annulé par le «northing» des trois jours de navigation à l'O N O, ainsi que le reconnait sir Clements Markham lui-même.

Quant à l'assertion que dans ces conditions Cabot aurait fait son atterrage à la baie de Bonavista, nous démontrerons mathématiquement que cette conséquence supposée de la variation magnétique est complétement fausse, et que, même avec les prémisses avancées par sir Clements Markham, Cabot serait venu atterrir à environ *quatre dégrés plus du nord* que la baie de Bonavista.

III.

On savait depuis longtemps, par Eden (1555), par Ortelius (1570), par Hakluyt (dès 1582), par Chytræus ou Kochhaff (1594), que Sébastien, fils de Jean Cabot, avait dressé, fait graver et publier, au moins en Angleterre dans l'année 1549, une mappemonde. Nous savions aussi qu'elle renfermait une partie intitulée dans les légendes de cette carte: *Terra nova, quam vulgus Baccalios appellat.* D'après Hakluyt on y lisait aussi ce qui suit:

«Anno Domini 1497, Joannes Cabotus Venetus, et Sebastianus illius filius eam terram fecerunt per viam, quam nullus priùs adire ausus fuit, die 24 Junii, circiter horam quintam bene manè. Hanc autem appelavit Terram primum visam, credo quo ex mari in eam partem primùm oculos injecerat. Namque ex adverso sita est insula, eam appellavit insulam divi Joannis, hac opinor

ratione, quod aperta fuit eo die qui est sacer Divo Joanni Baptistæ»[1].

Malheureusement, en l'absence de toute description graphique, il était impossible de préciser le lieu d'atterrage, et même de dire dans quelle partie de l'Amérique septentrionale nous devions le chercher. On n'avait pour se guider que le mot précité de *Baccalios* (Baccalaos = la contrée des Morues). Quant à celui de *Terra Nova*, il faut bien se pénêtrer de l'idée que pendant trente sept années au moins en France, et plus tard ailleurs, il ne s'appliqua pas à Terre-Neuve considérée comme île. On ne put donner ce nom et on ne le donna alors qu'aux terres continentales ou supposées telles, explorées par Cabot et par les Corte-Real, et toujours dans le sens de *pays récemment découverts*. C'est à dire, dans le cas actuel, la région que nous appelons le Canada, et à laquelle on attribuait pour côte à l'est, les profils orientaux de notre Terre-Neuve, île que les cartographes continuèrent à ne pas séparer du continent jusqu'au retour de Jacques Cartier à St. Malo au mois de septembre 1534. En tout cas, nous n'avons constaté l'insularité de Terre-Neuve, cartographiquement pour la première fois, que dans une carte de 1541 et, fait notable qui s'explique cependant par les échancrures nombreuses et profondes de ses contours, sous la forme d'archipel[2].

Ce n'est même qu'à dater de la carte dressée vers 1505 par Pedro Reinel, cosmographe portugais, qu'on trouve dépeinte l'entrée d'une grande région fluviale entre le cap Race et une île imaginaire de St. Jean, placée, dans les cartes de la première moitié du XVI[e] siècle, à proximité du nord de la Nouvelle-Ecosse. On ne saurait y voir que le Golfe St. Laurent. Ces contours se sont transmis avec quelques changements, de peu d'importance d'ailleurs, dans les œuvres de l'hydrographie sévillanne pendant de longues années, sans que le géographe put, par cette seule

1. Hakluyt a publié ce texte plusieurs fois, selon, dit-il, l'édition que fit Clément Adams de cette carte à Londres en 1549. Hakluyt plus tard substitua à la date inéxacte de 1494 celle de 1497. Nous avons dû choisir la version de 1549, pour nous placer au point de vue des connaissances qu'on avait avant la découverte de la carte de 1544, et nous avons choisi la dernière des publications d'Hakluyt (1599—1600), comme ayant été plus répandue que les autres. Son texte de la légende VIII diffère de celui de la première édition. Peut-être est-ce un remaniement qui est propre à Hakluyt.

2. Desliens, Descelliers, Jean Rose et tous les cartographes dieppois continuèrent pendant longtemps encore à représenter l'île de Terre Neuve fragmentée en de nombreux morceaux.

représentation, se faire une idée de leur véritable forme. C'est à dire que la côte y est donnée comme presque lisse et qu'elle omet la grande île ou péninsule échancrée, évidemment la Nouvelle-Ecosse, qui, dans la réalité, va presque rejoindre en sa partie septentrionale extrême le littoral sud-ouest de Terre-Neuve.

A la suite des découvertes de Jacques Cartier, les contours de cette région commencèrent à se modifier considérablement. L'Ile du Cap-Breton, encore attachée à la terre-ferme, mais représentant avec une exactitude relative la partie essentielle de ses profils géographiques, n'apparût d'abord que dans les mappemondes des cartographes dieppois. Ce qui est naturel, puisque la découverte du détroit de Belle-Isle avait été faite par un de leurs compatriotes.

IV.

Tels étaient les éléments de connaissance et de discussion lorsqu'on trouva en 1843 chez un curé de Bavière, une grande mappemonde gravée sur cuivre qui répondait à la carte de Cabot, telle que nous la connaissions par la description de Hakluyt et surtout celle de Chytræus. Les légendes présentaient des différences et elles étaient précédées du texte original espagnol, inconnu jusqu'alors. On y remarqua aussi le millésime de 1544, au lieu de celui de 1549, comme date de la confection du planisphère. C'était donc la première édition de ce curieux monument de la Géographie, sans autre valeur du reste que son extrême rareté et les questions qu'il soulève. Depuis 1844 cette mappemonde est exposée dans les galeries de la Bibliothèque nationale de Paris, et c'est le seul exemplaire connu.

Lorsqu'elle fut mise à la portée du public et que Jomard l'eut publiée en fac-similé, les géographes s'aperçurent que pour le Canada ce n'était qu'une reproduction servile des cartes dieppoises connues jusqu'ici, notamment celle, dite à tort, de Henry II. En d'autres termes, l'Ile du Cap-Breton y affecte absolument les caractères d'une vaste presqu'île, inclinée de l'ouest à l'est, et dont la partie supérieure forme un petit promontoire ou cap. En ce lieu est inscrite la légende *prima tierra vista.* A côté, sur le terre-plein, on lit encore *prima vista.* C'est donc là que, selon ce planisphère, Sébastien Cabot qui le construisit, plaçait en 1544 l'atterrissage de 1497. Avant cette trouvaille, tous les historiens des découvertes maritimes pensaient que Jean Cabot aperçut pour la première fois le nouveau monde, soit sur la côte de Terre-Neuve,

soit sur celle du Labrador. Personne n'avait songé à l'Ile du Cap-Breton.

Les opinions étaient donc divisées. Cependant, la plupart des historiens et des géographes, parmi lesquels il importe de citer en première ligne Champlain, Biddle et Humboldt tenaient pour le Labrador. Comme à l'époque où ils écrivaient, la carte même de Cabot n'était pas connue en tant que monument géographique visible, on peut se demander s'ils auraient persisté dans leur opinion en voyant les assertions si positives qui se trouvent inscrites sur les contours canadiens de ce planisphère.

Ainsi qu'on devait s'y attendre, la production de ce document nouveau produisit un certain effet sur les historiens de la Géographie. Le Dr. Kohl, à notre avis le plus compétent des écrivains qui s'occupèrent de la question, rejeta néanmoins l'atterrage au Cap-Breton. Nous devons ajouter que le savant brêmois ne croyait pas que la carte fut l'œuvre de Sébastien Cabot. Selon lui, elle avait été dressée par quelque compilateur ignorant, et s'il la rejette, c'est en raison d'une sorte de mouvement réflexe, produit par les nombreuses erreurs géographiques et philologiques qu'elle renferme. La repoussant dans son ensemble, on comprend qu'il en récuse les détails et se range, pour l'atterrage, à l'opinion de Biddle et de Humboldt, partisans convaincus de la *Prima vista* au Labrador.

Il faut reconnaître dans cette manière de voir un état d'esprit provenant d'une conception *a priori* de la moralité et du savoir de Sébastien Cabot, résultat de quatre siècles de mensonges accumulés et répétés sous toutes les formes, sans cesse et partout: Un si grand homme, un navigateur si fameux, un savant à qui la science est redevable de tant de grandes découvertes, le fondateur de la suprématie maritime et commerciale de l'Angleterre; enfin l'homme que Ferdinand d'Aragon et Charles-Quint honoraient de la plus grande confiance [1], n'a pu faire une œuvre aussi médiocre! Tel fut le sens, sinon le texte des objections.

1. Comme s'il manquait d'exemples de grands rois et de grands empereurs «s'y connaissant en hommes» et qui furent néanmoins exploités par des charlatans! Combien en a-t-on vu leurrés par la promesse de découvrir la transmutation des métaux? Pour Ferdinand, pour Charles-Quint, la pierre philosophale c'était la découverte d'un passage au Cathay par le Nord-Ouest, et c'est en faisant miroiter à leurs yeux cette prétention fallacieuse, que Sébastien Cabot se maintaint dans les emplois et les honneurs en Espagne et en Angleterre, après avoir vainement cherché plusieurs fois à séduire et à tromper de la même façon la République de Venise.

A ce sujet, il est triste d'avoir à dire que révoquer en doute la véracité, la valeur scientifique, les prétendues découvertes et les principes de l'astucieux Vénitien, c'était et c'est encore, aux yeux de certains critiques, le haïr personnellement et le calomnier! Cependant Sébastien Cabot ne posséda jamais un seul des mérites que la légende lui attribue, et la preuve en est faite par des documents irréfragables [2].

Kohl s'est trompé quant au caractère authentique de la carte. Elle est bien l'œuvre de Sébastien Cabot.

Une première raison, c'est que le fait est explicitement déclaré dans les légendes de la carte même: «Sebastian Caboto capitan, y piloto mayor de la S. c. c. m. del Imperador don Carlos quinto deste nombre, y Rey nuestro sennor *hizo esta figura* extensa en plano».

Ensuite, quand elle fut faite, en 1544, Charles-Quint était souverain des Pays-Bas, et nul, pas plus à Anvers qu'à Augsbourg ou en Espagne, n'eut osé ajouter les armes de l'Empire à une falsification quelconque, et encore moins attribuer le planisphère, sans droit, au pilote-major de Sa Majesté. C'était aussi le fruit d'un travail de graveur de deux ans au moins, exigeant une presse importante, dont on n'eut guère pu se servir clandestinement. D'ailleurs, rien de plus rare à cette époque que des cartes falsifiées.

---

2. Il serait à désirer qu'on ne répondit plus à des preuves documentaires par des phrases, des objurgations et des idées préconçues. Oui ou non, est-ce Sébastien Cabot qui a découvert le continent américain; etait-il même à bord? (Voir *Protest of the Twelve Great Liveries of London*; 1521, &c.). S'est-il jamais montré navigateur habile? (Voir *l'Enquête du Fiscal*; juillet 1532, suivie de quatre condamnations). Ses projets de découverte d'un passage au Cathay, par l'Ouest, puis par le Sud, ensuite par l'Est, ne sont-ils pas empreints de charlatanisme? (Voir les Relations des ambassadeurs vénitiens; 1522, 1551, &c.). Est-ce à lui que revient le mérite des résultats de l'expédition de Chancelor au nord de la Russie? (Voir la correspondance dans Hakluyt). A-t-il découvert la Déclinaison et la Variation de la boussole, ou quoique ce soit touchant le magnétisme terrestre? (Quel savant oserait le prétendre?). A-t-il trouvé le moyen de déterminer la longitude en mer, ou, au contraire, sa méthode ne se traduirait-elle pas par une erreur en longitude de 60°? (Voir le rapport d'Alonso de Santa Cruz à Philippe II). Ses instructions nautiques, ayant pour base les courbes d'égale déclinaison, dont il fait des méridiens, ne sont-elles pas absolument erronées? (Voir le «Retulo» dans sa carte). Son planisphère de 1544 n'est-il pas une œuvre des plus médiocres, même pour l'époque? (Voir ce que Kohl et les géographes compétents en pensent). Et ainsi de suite pour tous les mérites que la légende attribue à Sébastien Cabot. (Pour les textes, voir le Syllabus dans *Jean et Sébastien Cabot*; Paris, 1882, et dans *John Cabot, the Discoverer*, London, 1896).

Une autre raison, que nous croyons tout à fait concluante, c'est que Richard Eden, ami personnel de Sébastien Cabot, s'est servi de cette carte qu'il dit positivement être l'œuvre du navigateur vénitien: «the carde made by Sebastian Cabot». Et nous savons que c'est cette carte même, parce qu'il en a reproduit une des légendes, très typique [1]. Qualifiée de «the great Map», elle fut longtemps exposée dans la galerie du palais de Westminster, ainsi que chez le duc de Bedford, à Cheynies. Il est facile de l'identifier, car Hakluyt et Purchas en citent *de visu* la 8ème légende: justement celle qui nous intéresse le plus.

Enfin, lorsque Cabot revint en Angleterre, il fut fait à Londres une nouvelle édition de la carte. C'est à dire qu'on fit dans l'année 1549 un nouveau tirage de la planche, et que Clément Adams ayant remanié le texte latin des inscriptions longitudinales, elles furent réimprimées et collées sur les côtés, comme dans l'exemplaire de 1544, aujourd'hui conservé à la Bibliothèque nationale de Paris.

Pour nous servir du langage de Hakluyt, «the copye of Gabote's map sett out by Mr. Clemente Adams was in many merchants houses in London». Non seulement Sébastien Cabot dans les neuf années de son séjour à Londres (1548—1557) n'a pu ainsi manquer de voir fréquemment sa propre carte, mais il n'est pas probable que Adams, rédacteur des voyages de Willoughby et Chancelor préparés par Cabot; en plus, chargé de l'instruction des pages de la reine, et qui en cette qualité a dû le rencontrer souvent à la cour, aurait pris sur lui de faire une nouvelle édition de ladite carte, sans le consulter et sans lui en demander l'autorisation. Cabot a donc, de toutes façons, accepté au moins tacitement la paternité du planisphère qui porte ostensiblement son nom, ses titres et qualités.

Quant au caractère intrinsèque de la carte, on y remarque surtout le trait distinctif des idées scientifiques de Sébastien Cabot; par exemple, sa théorie absolument erronée des courbes d'égale déclinaison, dont il fait des méridiens [2], à l'aide desquels il prétend même déterminer la longitude en mer. Ainsi, non seule-

1. La légende hyperbolique concernant la fertilité de La Plata: «Cabote tould me that in a region within the ryuer, he sowed L graynes of weate in September, and gathered thereof L thousand in December». Eden, *Decades of the newe worlde*; London, 1555, f° 256.

2. Voir ladite légende XVII avec la description des cartes que Cabot envoya à Juan de Samano et à Charles-Quint, ainsi que sa conversation avec l'ambassadeur Contarini; *John Cabot, the Discoverer of N. America*, pp. 282, 283, 297.

ment cette méthode se trouve expliquée et appliquée dans sa légende XVII; mais on relève dans le corps de la carte, en un point correspondant au 45° long. O de Paris, la fameuse ligne de démarcation (nullement à sa véritable place), et le long de laquelle coure la légende: «Meridiano adonde el aguia de marear muestra directamente al Norte».

V.

C'est par la méthode historique que nous devons maintenant résoudre le problème de l'atterrage à l'Ile du Cap-Breton, tel qu'il est explicitement marqué sur la carte de Sébastien Cabot, et en démontrer l'inauthenticité.

Quand Sébastien Cabot accompagna Lord Willoughby en Espagne (1512), il se rendit à Burgos, où Lope Conchillo, le secrétaire de la reine Juana, et l'évêque de Palencia lui accordèrent une audience. Tout porte à croire que le rusé Vénitien fit briller à leurs yeux la possibilité d'arriver au Cathay par quelque passage du côté des Baccalaos, passage connue de lui seul, et comme il le dit à Contarini quelques années plus tard, pour y avoir été de sa personne[1]. Ce détroit se trouvait même tracé dans la carte que sir Humphrey Gilbert vit à White Hall[2]. Cabot invoqua sans doute aussi sa prétendue connaissance intime de cette contrée, (où très probablement il ne mit jamais les pieds), s'attribuant, ainsi qu'il le fit nombre de fois, le mérite d'avoir découvert ces pays en 1497. Sur le rapport que Conchillo envoya à Ferdinand d'Aragon, ce prince le chargea d'interroger Cabot. Celui-ci, naturellement, s'empressa d'offrir ses services au roi, qui les accepta, leurré par ces espérances vaines, et il le nomma capitaine de vaisseau.

Le point de départ de la carrière de Sébastien Cabot en Espagne fut donc la connaissance spéciale et exclusive qu'il prétendait posséder de la région des Baccalaos et d'un détroit conduisant du Canada à la Chine et au Japon.

En 1515, il devint pilote de S. M., en 1518, pilote-major, surintendant de la chaire de cosmographie et professeur de science nautique à la Casa de Contratacion. Cabot fut titulaire de ces emplois pendant trente années. Il va de soi que les délinéations de la côte orientale de l'Amérique septentrionale, au moins à

---

1. «Io so perche io ho navigato tutti quelli paesi e so ben il tutto». Dépêche de Contarini au Conseil des Dix, 31 déc. 1522.

2. *Sébastien Cabot considéré comme cartographe*, dans la *Revue de Géographie*, de M. L. Drapeyron; N° de juillet 1897.

partir de la Nouvelle-Ecosse, dans toutes les cartes de l'hydrographie sévillanne jusqu'au milieu du XVI[e] siècle, émanent directement ou indirectement, de lui. Or où placent-elles les découvertes des Anglais, par lesquelles, à cette époque, il ne pouvait s'agir que des pays trouvés par Jean Cabot, est-ce à l'Ile du Cap-Breton? C'est invariablement au Labrador, et jamais au sud de 50° latitude.

D'autre part, ces mappemondes ainsi que toutes les cartes et globes terrestres construits au XVI[e] siècle en Allemagne, en France, en Italie, en Portugal, en Catalogne, représentent, plus ou moins sommairement, le littoral de la Nouvelle-Ecosse dans toute son étendue. Lit-on en ce lieu sur un seul de ces documents géographiques la moindre allusion à des découvertes qu'y auraient fait les Anglais? Ce que nous y lisons, à l'endroit même où l'on voudrait aujourd'hui placer l'atterrage de Cabot, et où Sébastien lui-même, mais trop tardivement, le marque d'une façon si explicite, c'est au contraire *Tierra de los Bretones*, *Entrée des Bretons*, *Isla de Bretoni* et *Cabo de los Bretones*. On lit même sur la plus ancienne connue de ces cartes (Kunstmann N° IV): *Terra que foy descuberta por bertomes.* Pourquoi les Portugais, les Catalans, les Italiens, les Espagnols, qui n'avaient aucune raison de préférer les Bretons aux Anglais, auraient-ils attribué à la Bretagne, tacitement et positivement, la découverte de la Nouvelle-Ecosse, si le mérite en revenait à l'Angleterre?

Ainsi, d'une part, les documents cartographiques, ceux-là mêmes qui furent préparés d'abord par Sébastien Cabot, ou sous sa direction, ou d'après ses données, excluent de la Nouvelle-Ecosse le pavillon anglais pour le placer au Labrador. De l'autre part, ils concèdent l'Ile du Cap-Breton à la nation qui en porte et en a toujours porté le nom. Cette manière d'agir se continue sans interruption. Tout à coup, en 1544, par un phénomène que personne n'a reproduit en Espagne ou ailleurs pendant trois siècles, Cabot dresse et publie un planisphère dans lequel, par deux fois, il inscrit l'atterrage de 1497 à l'extrémité septentrionale de l'Ile du Cap-Breton.

Est-ce donc qu'il a découvert les épures de son père, ou quelqu'autre document contemporain de la découverte, et que bourrelé de remords, il veuille corriger une erreur de tant d'années, faite sous ses yeux, par son ordre? La surprise redouble lorsqu'on s'aperçoit que toute cette partie de la carte, y compris la nomenclature française mal déguisée, (mais, comme bien l'on pense, sans la fameuse légende inscrite à l'Ile du Cap-Breton sur la

carte de Cabot: *Prima tierra vista*) a été audacieusement plagiée de la carte diéppoise dressée par Nicolas Desliens en 1541, (Bibliothèque royale de Dresde), exclusivement d'après les épures que rapporta Jacques Cartier en 1534.

Cette volte-face de Cabot, qui à cet égard n'a jamais été suivie par aucun autre cartographe, demande à être expliquée. Malheureusement on en est réduit à des conjectures. Certains critiques pensent s'en rendre compte par ce qui n'est qu'une légende, à laquelle nous crûmes aussi autrefois: c'est que le gouvernement espagnol cachait avec le plus grand soin le lieu de ses découvertes maritimes et punissait, même de mort! ceux qui les divulguaient par des cartes géographiques. Cette allégation, au moins en ce qui concerne l'Espagne du XVIe siècle, ne repose sur rien de sérieux.

D'abord, on ne s'explique pas l'intérêt que les Rois Catholiques et Charles-Quint pouvaient avoir à placer les découvertes des Anglais au Labrador plutôt qu'à l'Ile du Cap-Breton, si, en realité, c'était sur les côtes de cette dernière région que Cabot avait atterri. Pour l'Espagne, l'un et l'autre étaient des pays sans valeur aucune. Les cartes de Ribeiro (1529) inscrivent au Labrador: «No ay en ella cosa de provecho», et sur la région terreneuvienne «asta aora no an allado cosa de provecho mas de la pescaria de baccalaos *que son de poca estima*».

Aussi ni Ferdinand d'Aragon ni Charles-Quint n'attachaient d'importance aux contrées septentrionales du nouveau monde. D'ailleurs il ne savaient rien de la géographie de cette région, puisque quand Agramonte voulut conduire une expédition aux Baccalaos, on lui imposa la condition d'avoir à bord deux pilotes bretons qu'il devait faire venir exprès de Bretagne. Enfin, Oviedo, historiographe officiel des Indes, déclare que ni lui ni aucun de ses compatriotes n'avaient de renseignements sur ce pays, et que c'est pourquoi la Carte modèle (*Padron General*) de Chavès, ne se prolongeait pas au-delà du 21° de latitude nord. Les Espagnols, conséquemment, n'avaient rien à cacher concernant la géographie de ce que nous appelons la Nouvelle-Ecosse et des terres adjacentes.

Quant à faire un secret de ses cartes, c'est encore une légende. Rien ne permet de supposer que la profession de cartographe ne fut pas libre à Séville, sous la condition toutefois de faire viser les cartes par le pilote-major et les cosmographes de la Casa de Contratacion. Si la chose se fut passée en Italie, on eut pu y voir une sorte de porte de derrière, pour reprendre

d'une main ce qui était donné de l'autre. Mais en Espagne, rien de plus contraire à l'esprit des institutions. Charles-Quint n'eut pas hésité à déclarer que les cartes marines était un monopole de l'Etat. Aussi cette formalité n'avait en aucune façon pour but de s'assurer qu'elles ne contenaient pas de renseignements géographiques que le gouvernement voulait tenir secrets. Elle était dictée uniquement dans l'intérêt de la navigation.

Enfin, croit-on qu'en Espagne, le pays où les rois légiféraient sans cesse, surtout au XVIe siècle et particuliérement pour ce qui concernait le nouveau monde, une loi aussi draconienne que celle qui aurait condamné à la peine de mort tout individu coupable d'avoir porté sur une carte des délinéations géographiques non autorisées, ne se trouverait pas dans les recueils de çédules et d'ordonnances? Il n'y a rien de pareil dans aucune des *Recopilaciones de leyes* dont nous possédons un si grand nombre.

Du reste, on n'a qu'à jeter les yeux sur toutes les cartes de l'hydrographie sévillanne ainsi que sur leurs dérivés qui nous sont parvenus, pour se convaincre qu'elles contiennent absolument ce qu'on savait et ce qu'on pouvait savoir ou supposer en Espagne de l'Amérique septentrionale à l'époque où elles furent faites.

Il reste maintenant à déterminer pourquoi en 1544 les découvertes de Jean Cabot qui jusque là avaient été fixées par son fils au Labrador, furent transférées par celui-ci à l'Ile du Cap-Breton.

Les archives vénitiennes nous ont edifié sur la moralité et les procédés de Sébastien Cabot. C'était un intrigant italien dans toute la force du terme; complotant sans cesse contre ses maîtres, Charles-Quint et Edouard VI, qu'il trahit toujours.

Dès 1538, Cabot avait tenté de faire agréer ses services par Henry VIII. A cet effet, il s'était abouché avec l'ambassadeur d'Angleterre en Espagne, sir Thomas Wyatt, qui le recommanda à sir Philip Hoby, de passage dans ce pays. La tentative ne réussit cependant que plusieurs années après. Dans l'intervalle, la région des Baccalaos avait acquis de l'importance. A la suite des voyages de Jacques Cartier, la France, alors en guerre avec l'Angleterre, y avait planté des colonies, notamment autour du golfe St. Laurent, pays que Cartier et Roberval décrivaient à François Ier, comme étant beaux et fertiles, riches en mines de cuivre, avec d'excellents ports et arrosés par les plus belles rivières du monde.

Dans ces conditions, placer les découvertes de Jean Cabot à l'Ile du Cap-Breton, c'était déclarer cette contrée territoire rele-

vant de l'Angleterre, puisqu'il avait été le premier Européen à y aborder et à en prendre possession au nom de Henry VII: «sub banneris vexillis et insignis nostris», comme dit ce prince dans ses secondes lettres-patentes. C'était enfin et surtout, se concilier les bonnes grâces d'Edouard VI ou de ses conseillers. De fait, Sébastien Cabot fut appelé à la cour d'Angleterre en 1547, et y reçut immédiatement des pensions et des emplois.

Cette explication n'est qu'une conjecture, mais elle nous parait fort probable.

VI.

Après avoir démontré que jusqu'ici on n'a pu prouver par les cartes, surtout par celle dont Cabot était responsable en vertu de ses fonctions, que l'atterrage se fit à l'Ile du Cap-Breton, ou à Terre-Neuve, il faudrait pouvoir indiquer le lieu même. Ce problême n'est pas moins difficile à résoudre que l'autre; mais on peut chercher dans les documents contemporains de la découverte quelque donnée sur ce sujet, et voir s'il est possible d'en tirer une indication utile.

Aussitôt que Jean Cabot arriva à Londres pour rendre compte à Henry VII du résultat de son premier voyage transatlantique, ses compatriotes se mirent immédiatement en rapport avec lui et l'interrogèrent. Parmi ceux-ci, il y avait des gens de marque qui envoyèrent à leurs correspondants à Venise, à Milan et ailleurs en Italie, les renseignements qu'ils avaient pu obtenir. Plusieurs de ces correspondances nous sont parvenues. La plus curieuse est la lettre que Raimondo di Soncino, l'envoyé de Ludovic le More à la cour d'Angleterre, adressa à son maître le 18 décembre 1497. On y remarque le passage suivant:

«In questo regno è uno populare Venetiano chiamato messer Zoanne Caboto de gentile ingenio, peritissimo dela navigazione . . . Cum un piccolo naviglio e XVIII persone se pose ala fortuna, et partitosi da Bristo, porto occidentale de questo regno, et passato Ibernia più occidentale, e poi alzatosi verso el septentrione, comenciò ad navigare ale parte orientale [*sic pro* «occidentale»], lassandosi (fra qualche giorni) la tramontana ad mano drita, et havendo assai errato, infine capitoe in terra ferma, dove posto la bandera regia, et tolto la possessione per questa Alteza, et preso certi segnali, se ne retornato» [1].

1. «En ce royaume est un Vénitien du peuple, appelé Mr. Jean Cabot, de

L'Irlande s'étend du 51° 15′ au 55° 15′ lat. N. Entre laquelle de ces deux latitudes Cabot mit-il le cap sur l'Ouest? Dans quelle longitude commença-t-il à se diriger vers l'occident? On l'ignore tout-à-fait. Prenons pour latitude une moyenne, soit 53°, et pour longitude un point peu éloigné de la côte d'Irlande. Comme il n'est pas fait mention d'un changement dans la direction du Sud; qu'au contraire le langage de Soncino indique une traversée se continuant à l'Ouest, un tel trajet malgré le caractère irrégulier de la navigation qu'implique le mot «errato», devait porter Cabot au Labrador. A l'appui de cette hypothèse, on peut admettre sans invraisemblance dans la région des vents généraux d'Ouest traversée par ce navigateur, une prédominance des vents de S O le portant vers le Nord. Louvoyant par mauvais temps ou, comme disent les marins, tenant le cap bâbord amures, il n'aurait pu ni apprécier ni corriger cet écart. Rien d'impossible, conséquemment, à ce que Cabot ait fait son atterrage aux environs de Sandwich Bay ou d'Invuctoke, par 53° 30′ de lat. N. Dans l'état actuel de la question, et avec les maigres données que nous possédons, ceci n'est et ne saurait être qu'une hypothèse. Notons cependant qu'elle s'accorde parfaitement avec la région découverte par les Anglais, c'est-à dire par Jean Cabot en 1497, selon les cartes faites ou inspirées par son fils pendant trente années, et qui toutes marquent cet atterrage au Labrador.

Un savant canadien, le Dr. Dawson, prenant également pour base les trop brefs renseignements de Soncino, a pensé, et avec raison, qu'il fallait tenir compte dans cette théorie de la variation magnétique[1]. C'est évident, mais où puiser les éléments nécessaires? Cet écrivain a pensé les trouver dans les détails que donne le journal de bord de Christophe Colomb lorsqu'il traversa l'Atlantique en 1492. L'idée était ingénieuse, avec une apparence scientifique séduisante, et on l'accueillit *a priori* avec

---

belle intelligence, très habile dans la navigation . . . . Avec un petit navire et 18 personnes, s'abandonnant à la fortune, il partit de Bristol, port occidental de ce royaume, laissa l'Irlande [qui est?] plus à l'Ouest, puis s'éleva vers le nord [et] commença à naviguer dans la partie de l'Est [*sic pro* Ouest], laissant (après quelques jours) l'étoile du nord à droite, et après avoir beaucoup erré, enfin arriva à la terre-ferme, où il planta l'étendard royal, prit possession [de cette terre] pour Son Altesse [Henry VII], recueillit certaines indications et s'en retourna».

1. *The Voyages of the Cabots in 1497 and 1498; with an attempt to determine their landfall*.. Dans les *Transactions of the Royal Society of Canada*, Section II, 1894, p. 58.

faveur. Un membre de la Société Royale du Canada alla jusqu'à déclarer en pleine académie, qu'à son sens, le Dr. Dawson avait «settled the long disputed question of Cabot's landfall» [1].

Malheureusement, avec les vagues données que nous possédons sur les courbes d'égale variation à l'époque *dont il s'agit* et le manque de renseignements précis sur les circonstances nautiques du voyage de Cabot, cette idée est absolument irréalisable. Il s'en est suivi sous la plume de l'écrivain canadien de graves erreurs, qui infirment complétement ses prémisses autant que ses conclusions, et qu'à cause de la grande publicité dont elles ont été l'objet, le critique doit signaler.

VII.

Voici en quels termes le Dr. Dawson pose la question:

«If Columbus on a direct western course dropped two hundred and forty miles from Gomara, his point of departure to his landfall in the Antilles, in 1492, with a variation of one point west, it is altogether probable that John Cabot, with a variation of a point and a half would have dropped, in 1497, 360 miles to the south on his western course across the Atlantic; and again, if John Cabot laid his course to the west by compass from latitude 53° north the variation, so much greater than that observed by Columbus, would have carried him clear of Cape Race and to the next probable landfall, Cape Breton» [2].

Il est tout à fait inexact de dire qu'un écart donné produit sur une route d'une longueur donnée, *par une variation magnétique déterminée*, est, avec un autre écart, sur une route d'une longueur différente, dans le même rapport que les variations magnétiques différentes qui affectent ces routes. L'erreur initiale et absolue dans la thèse du Dr. Dawson est évidemment d'avoir raisonné comme si la route de Cabot et celle de Colomb avaient été de même

1. Dr. Harvey; *op. cit.*, Sect. 11, 1896, p. 3 du tirage à part.

2. «Si Colomb naviguant droit à l'Ouest a éprouvé un écart de 240 milles depuis La Gomera, qui fut son point de départ, jusqu'à son atterrage dans les Antilles en 1492, avec une variation de un quart O, il est tout-à-fait probable qu'avec une variation de un quart $^{1}/_{2}$, Cabot aurait éprouvé un écart en 1497 de 360 milles vers le Sud dans son trajet à l'Ouest en traversant l'Atlantique.

Si Cabot se dirigeant à l'Ouest d'après sa boussole, en partant de la latitude de 53° N, la variation (bien plus grande que celle éprouvée par Colomb) l'aurait porté à doubler le Cap Race, et serait venu atterrir au Cap Breton, point d'atterrage probablement le plus proche». *loc. cit.*

longueur. Si tel avait été le cas, le Dr. Dawson aurait eu approximativement raison de dire que l'écart linéaire (240 milles) de la route de Colomb est à l'écart linéaire de la route de Cabot comme l'écart angulaire de Colomb (4° 21′) est à l'égard angulaire (6° 31′, 30″) de Cabot, et que, par suite, l'écart linéaire de Cabot est à peu près de 360 milles. Il est aussi loisible, par suite de la petitesse des angles d'écart (4° 21′ et 6° 31′, 30″) de considérer les écarts linéaires comme proportionnels aux angles d'écart (4° 21′ et 6° 31″), au lieu de les considérer comme proportionnels aux tangentes de ces angles, ainsi qu'on serait obligé de le faire pour des angles plus grands.

Mais la route de Cabot, au lieu d'être de 3150 milles, comme celle de Colomb, n'étant que de 1600 milles, son écart linéaire est beaucoup plus petit que l'écart linéaire de 360 milles, attribué par le Dr. Dawson à la route de Cabot. L'écart est environ de la moitié. C'est ce que nous démontrerons, avec les conséquences qui en résultent mathématiquement, dans les pages qui suivent.

Entrons maintenant dans le cœur de la question:

D'abord, la loi du mouvement séculaire des courbes d'égale variatiòn sur la surface du globe est encore trop peu connue pour qu'il soit possible de déduire, avec quelque probabilité d'exactitude, les variations qui influèrent sur la route de Cabot par 53° de latitude nord de celles rencontrées par Colomb entre 35° et 25° de latitude septentrionale.

Rien ne prouve que les variations rencontrées par Cabot n'aient pas été de beaucoup inférieures à un quart ½ Ouest, ou qu'elles n'aient pas été nulles, ou même vers l'Est.

D'ailleurs, si les variations rencontrées par Colomb ont été déterminées avec une certaine approximation par des déductions très rationnelles tirées du journal de Colomb lui-même [1], rien de semblable n'existe pour la route de Cabot.

Le Dr. Dawson n'est donc pas fondé à dire que «si la variation éprouvée par Colomb fut d'un quart, celle rencontrée par Cabot a dû être de un quart et demi», et on ne peut déduire cette dernière valeur d'aucun fait.

Même en admettant que Cabot ait rencontré une variation de un quart et demi, il n'est pas non plus exact d'en conclure que si, avec une variation d'un quart l'écart de la route de Co-

1. *Methods and results*, appendice No. 19, dans le Rapport de 1880 par Charles A. Schott; publication de la *United States Coast and Geodetic Survey*; Washington, 1884, in 4°.

lomb a été de 240 milles sur 3150 milles environ de parcours, l'écart de la route de Cabot, sur un parcours de 1600 milles environ, a été proportionnel, c'est-à-dire de 360 milles pour une variation de un quart et demi. Le raisonnement n'aurait quelque justesse que si les longueurs de trajet de Cabot et de Colomb étaient absolument égales, ainsi que nous l'avons dit.

En outre, les routes de ces deux navigateurs se sont effectuées dans des conditions et des circonstances complétement différentes. Les causes d'écart de ces deux routes, causes parmi lesquelles la variation des compas est la moindre pour la route de Cabot, n'ont pas eu sur ces deux routes une influence égalememt importante. On ne doit donc pas conclure l'écart éprouvé sur l'une de ces routes de l'écart éprouvé sur l'autre. Il ne faut pas surtout, comme le fait le Dr. Dawson ne raisonner que sur la différence de variation des compas applicable à chacune d'elles.

La route de Colomb s'est effectuée toute entière par des latitudes où le beau temps et la mer belle sont la règle, où le mauvais temps est l'exception, et dans la région des vents alisés de N E favorables à cette route. Le navigateur n'a donc eu à subir, dans une grande mesure, les erreurs d'estime, tout-à-fait incertaines à son époque, provenant des louvoyages et des manœuvres et allures de mauvais temps. Les courants ont été généralement en sa faveur, comme les vents; enfin s'il a éprouvé une variation d'un quart vers l'Ouest, celle-ci ne s'est produite que vers le méridien de 40° Ouest (Greenwich). A l'Est de ce méridien il a rencontré des variations beaucoup moindres et même de sens contraire (variation Est), ayant coupé la ligne de variation nulle, probablement entre 28° et 32° de longitude Ouest (Greenwich; *Methods and results*, carte et p. 7). Il y a donc eu, en ce qui concerne la variation, une compensation partielle.

Aucune de ces conditions favorables à l'appréciation exacte de l'écart entre la route faite réellement par le navigateur et celle qu'il croyait suivre, ne se retrouve dans la navigation de Cabot. Ce dernier, en effet, a toujours navigué dans la région des vents généraux d'Ouest; c'est à dire avec des vents contraires qui l'ont contraint à louvoyer sur toute la longueur de son trajet ou du moins sur la plus grande partie. Ces louvoyages ont été accomplis par des latitudes où les coups de vent, les fortes brises, les grosses mers règnent d'une façon presque permanente.

Dans ces conditions, il est de nos jours mêmes extrêmement difficile à un navire à voile, hors de vue de toute terre, sans observations astronomiques et par sa seule estime, de maintenir sa

route dans une direction déterminée ou le plus près possible de cette direction, d'apprécier les écarts de route faits et de corriger ceux-ci convenablement par de nouvelles routes appropriées. Cette difficulté était infiniment plus grande pour Cabot dans des parages inconnus avec les moyens si primitifs et insuffisants relativement à ceux dont nous disposons aujourd'hui; les observations astronomiques, l'état d'armement et de construction des navires, tout était encore rudimentaire. Il n'est donc pas possible d'affirmer que la route de Cabot a été à l'Ouest magnétique et que sa route vraie résultante a été cette route magnétique à l'Ouest corrigée exactement de un quart et demi de variation N O, — en supposant que cette variation est bien celle qui convient, supposition gratuite, que rien ne peut justifier.

VIII.

Il importe maintenant de prouver mathématiquement l'erreur commise par le Dr. Dawson, et ce, en supposant admise pour un instant sa propre théorie et en précisant le point où, suivant les conséquences légitimes et forcées de cette théorie, aurait été l'atterrage de Jean Cabot en 1497. Nous le ferons en nous servant de ses propres données ainsi que des prémisses mêmes de son argumentation[1].

Si Colomb sur un trajet de 3150 milles avec une variation magnétique de un quart (11° 15′) éprouva un écart linéaire de 240 milles seulement, cet écart linéaire de 240 milles correspond à un angle d'écart x donné par l'expression:

$$\operatorname{tg} x = \frac{240}{3150}$$

Cet angle x d'écart est déterminé par le calcul suivant:

$$\text{Log } 240 = 2{,}380211$$
$$\text{Co}-\text{Log } 3150 = \overline{4},501689$$
$$\text{Log tg } x = \overline{2},881900$$
$$x = 4^\circ\ 21'.$$

1. Nous adressons ici nos plus sincères remerciements à M. E. Bauvieux, officier de marine retraité et hydrographe distingué, dont le concours nous a été non seulement précieux mais indispensable pour toute la partie technique de notre travail.

L'angle d'écart éprouvé par Colomb a conséquemment été réduit de un quart (11° 15') — variation magnétique —, à 4° 21', qui est l'angle d'écart de la route.

Si le trajet de Cabot s'accomplit dans les mêmes conditions, l'angle d'écart de sa route avec une variation magnétique de un quart $^1/_2$ (16° 52' 30") qu'on suppose (gratuitement d'ailleurs) avoir été celle de ce trajet, se trouvera réduit dans les mêmes proportions que l'angle d'écart attribué à Colomb, et au lieu de un quart $^1/_2$ (16° 52' 30") sera celui donné par la proportion suivante, où x représente l'écart cherché:

$$\frac{11^\circ\ 15'}{4^\circ\ 21'} = \frac{16^\circ\ 52'\ 30''}{x}$$

d'où l'on tire:

$$x = \frac{4^\circ\ 21' \times 16^\circ\ 52'\ 30''}{11^\circ\ 15'} = 6^\circ\ 30'\ 51'',\ \text{soit}\ 6^\circ\ 31'.$$

Cet angle d'écart de 6° 30' 51", correspond à un écart linéaire égal à:

$$\text{tg}\ 6^\circ\ 30'\ 51'' \times 1600$$

en supposant le trajet de Cabot égal à 1600 milles.

L'écart linéaire s'obtient par le calcul suivant:

$$\text{Log tg}\ 6^\circ\ 30'\ 51'' = \bar{1},0576132$$

$$\text{Log}\ 1600 = \underline{3,2041200}$$

$$\text{Log écart linéaire} = 2,2617332.$$

$$\text{Ecart linéaire} = 182^{\text{m}},697,\ \text{soit: } 182\ \text{milles},\ 7.$$

Ainsi donc, avec la variation magnétique de un quart $^1/_2$ (16° 52' 30"), que le Dr. Dawson attribue à la route de Cabot, l'écart angulaire de cette route aurait été de 6° 30' 51", et l'écart linéaire de 182^{m}, 7, soit 183 milles vers le Sud, au lieu d'être de 360 milles ainsi que le prétend le savant canadien.

C'est-à-dire que, au lieu d'atterrir au Cap-Breton, Cabot aurait atterri à 360 — 183 = 177 milles plus au Nord que le Cap-Breton. En d'autres termes, son atterrissage se serait fait *à l'île de Terre-Neuve, sur la côte Est de la longue presqu'île terminée au Nord par le Cap Bauld, à proximité de White-Bay, à environ 90 milles au Sud du Cap Bauld.*

L'atterrage ne fut donc pas à l'Ile du Cap-Breton, comme l'affirme le Dr. Dawson. Théoriquement et mathématiquement, *suivant les prémisses de cet écrivain* et contrairement aux conclusions qu'il en tire, l'atterrage n'eut pu être, dans ces conditions, que *177 milles plus au Nord.*

Rien néanmoins ne prouve que l'atterrage en réalité se fit là plutôt qu'ailleurs. Nous avons cherché seulement à démontrer que les données, la théorie, les hypothèses, les arguments et les calculs nautiques du savant canadien ne prouvent en aucune façon que ce fut «at the easternmost point, near Cape-Breton itself»; voire même en aucune partie de l'île de ce nom.

Nul ne sait, et probablement on ne saura jamais, le lieu précis où Jean Cabot aperçut pour la première fois le continent du nouveau monde.

IX.

Il peut être intéressant, comme confirmation de ce qui précède, de se proposer de déterminer, *avec les données du Dr. Dawson,* quelle est la variation magnétique qu'aurait dû éprouver Cabot, pour que sa route lui fit doubler le Cap Race et le fit atterrir à l'extrémité septentrionale de la Nouvelle-Ecosse.

D'abord, comme le Dr. Dawson ne peut fixer le point de départ en longitude par 53° de lat. N, il ne saurait affirmer qu'une variation magnétique d'un quart $^1/_2$ (16° 52′), pris comme angle d'écart de la route, l'aurait fait atterrir à l'Ile du Cap-Breton.

Supposons cependant que le point de départ de la route qui aurait mené Cabot à l'Ile du Cap-Breton, ait été par 11° Long. Ouest (Greenwich), sur le parallèle de 53° Nord. Cette longitude prise le plus près possible de la côte d'Irlande, est la plus favorable aux conclusions du Dr. Dawson. La route partant de ce point et passant à petite distance du Cap Race, implique un écart angulaire vers le Sud de 11°, par rapport à une route Est et Ouest.

Mais de même que nous avons vu que l'écart linéaire de Colomb, sur une route de 3150 milles avait été seulement de 240 milles, correspondant à un écart angulaire de 4° 21′, quoique la variation magnétique fut supposée avoir été de un quart (11° 15′), et que la route de Cabot, supposée parcourue dans des conditions identiques de navigation, avec une variation magnétique de un quart $^1/_2$ (16° 52′) devait être affectée proportionnellement d'un écart angulaire de 6° 31′ seulement, en vertu de la proportion:

$$\frac{4^\circ\ 21'}{11^\circ\ 15'} = \frac{6^\circ\ 31'}{16^\circ\ 52'}$$

de même pour la route de Cabot affectée d'un écart angulaire de 11° vers le Sud nécessaire pour qu'elle passât au Cap Race dans des conditions de navigation entièrement semblables, la variation magnétique, en l'appelant x devra satisfaire à l'égalité des rapports:

$$\frac{11^\circ}{x} = \frac{4^\circ\ 21'}{11^\circ\ 15'} = \frac{6^\circ\ 31'}{16^\circ\ 52'}$$

C'est à dire que cette variation magnétique x qu'aurait dû éprouver Cabot pour doubler le Cap Race, est égale à:

$$\frac{11^\circ \times 11^\circ\ 15'}{4^\circ\ 21'} = \frac{11^\circ \times 16^\circ\ 52'}{6^\circ\ 31'} = 28^\circ\ 27',\text{ soit } 28^\circ\ 30' \text{ Ouest.}$$

Ainsi donc, si Cabot a doublé le Cap Race, ce n'est pas d'une variation magnétique de 16° 52′ (un quart ½) que sa route aurait été affectée, comme le prétend le Dr. Dawson, mais bien d'une variation magnétique de 28° 30′, c'est-à-dire de plus de 2 quarts ½.

Ainsi s'écroule le dernier point d'appui de la théorie absolument erronée tendant à démontrer, par la science mathématique, l'atterrage supposé de Jean Cabot à l'Ile du Cap-Breton en 1497.
